

Vu dans

RS magazine

964 CARRERA 2

COMME ON LES AIME...

CETTE 964 CARRERA 2 QUE NOUS A PROPOSÉ RMS POUR UN REPORTAGE AFFICHE FIÈREMENT SES 205 000 KM SANS LA MOINDRE TRACE D'USURE ET C'EST COMME CELA QU'ON LES AIME, AUTHENTIQUES, EN PARFAIT ÉTAT ET AVEC LEUR VRAI KILOMÉTRAGE !

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS KARL GLIEBER





PERFORMANCES

Données Usine
Vitesse maxi 260 km/h
0 à 100 km/h 5,7 s
Conso mixte 11,5 l/100 km

26 ans, pour un voiture, c'est déjà un âge avancé, la plupart des autos de cet âge ayant déjà pris une retraite plus ou moins forcée victimes d'un accident, une casse mécanique ou tout simplement une usure prononcée liée à une utilisation intensive et quotidienne. Heureusement, certaines catégories de voitures échappent à un destin aussi triste, même si toutes ne parviennent pas à passer au travers des aléas de la circulation. Parmi celles-ci, les Porsche en général et les 911 en particulier figurent en bonne place grâce à l'amour et aux soins que leur procurent leurs propriétaires. Cependant, si elles vieillissent plutôt mieux que la moyenne de leurs concurrentes, après 26 années de bons et loyaux services, toutes ne sont pas dans le même état de conservation, loin de là. En effet, si au bout d'un an et de 10 000 km, une Porsche semble généralement neuve, même si certains sont capables de les transformer en véri-

tables poubelles en moins de temps que cela, plus le temps passe et les écarts de kilométrage se creusent, plus la différence est sensible entre deux autos identiques au départ.

Retarder le vieillissement

Le temps et les kilomètres sont en partie responsables du vieillissement plus ou moins important d'une auto, mais comme pour les hommes, les soins dont elles ont bénéficié tout au long de leur vie contribue à les garder en pleine forme plus longtemps. Vous allez me répondre que cela coûte cher d'entretenir une voiture. Certes, mais cela contribue à protéger la valeur de votre patrimoine au fil du temps, l'écart de prix pouvant exister entre deux 964 étant là pour le confirmer puisque leur valeur peut être divisée par 4 selon leur état. En outre, toutes les opérations d'entretien ne sont pas nécessairement coûteuses : laver régulièrement son auto, lui donner un coup de polish, aspirer les moquette et mettre du lait pour bébé sur le cuir

« A 26 ANS, LA PLUPART DES AUTOS DE CET ÂGE AYANT DÉJÀ PRIS UNE RETRAITE PLUS OU MOINS FORCÉE »

(le meilleur traitement qui soit pour lui conserver sa souplesse) ne coûtent pratiquement rien tout en protégeant la peinture et l'habitacle des agressions. Oui, j'ai bien dit des agressions. N'avez-vous jamais remarqué que les gens font généralement plus attention aux voitures des autres quand elles sont propres et en bon état, surtout si elles sont un peu anciennes, alors que si ils ont l'impression que leur propriétaire n'est pas soigneux, ils agiront de même. Il y a bien entendu les jaloux et les aigris qui ne supportent pas que quelqu'un d'autre puisse posséder un bel objet, mais cela relève de la pathologie et de la psychanalyse même si c'est un comportement de plus en plus fréquent en France où l'on se complait dans sa médiocrité tout en crachant (au sens figuré heureusement) sur ceux qui prennent leur destin en main.

sico-philosophiques, une bonne partie des soins à accorder à son auto demandent plus d'investissement en temps qu'en argent et cela tombe bien : quel propriétaire de Porsche qui a acheté son auto par passion pourrait bien rechigner à en prendre soin, à passer du temps à la bichonner, à passer l'éponge puis la peau de chamois sur les courbes de sa carrosserie, à masser le cuir de ses sièges ou redonner une nouvelle splendeur à ses moquettes et ses plastiques ? Et si vous avez "deux mains gauches", rien ne vous empêche de confier ce travail à des ateliers spécialisés, ils sont moins coûteux qu'on ne l'imagine et, pour l'avoir fait sur plusieurs de mes autos, je peux vous assurer qu'au retour, on a l'impression d'avoir changé de voiture tant elle vous revient transformée.

Passer l'éponge

Donc, pour en revenir à la 964, sujet beaucoup plus intéressant que ces considérations métaphy-

Soigner l'allumeur

Si la cosmétique est un point important de la conservation d'une auto, il ne faut pas se focaliser uniquement sur l'aspect esthétique, la méca-



Avant l'arrivée des airbags, le volant était identique à celui des Carrera 3.2



Comme souvent, les places arrière semblent n'avoir jamais servi !



Le pommeau de levier de vitesses en cuir est une des pièces qui s'use le plus sur la 964



L'admission directe à film chaud apporte à la fois un gain de performances et un son plus sympa

LA FICHE TECHNIQUE

Moteur	Type M64.01 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air
Cylindrée	3 600 cm ³
Al. x course	100 mm x 76,4 mm
Taux de comp.	11,3:1
Puissance	250 ch à 6 100 tr/mn
Couple	310 Nm à 4 800 tr/mn
Alimentation	Injection séquentielle multipoint Gestion Bosch Motronic
Transmission	Boîte mécanique 5 rapports G50.03
Train avant	McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux
Train arrière	Bras semi-tirés Ressorts hélicoïdaux
Freins	4 disques ventilés 298x28 mm à l'avant 299x24 mm à l'arrière Étriers en alu 4 pistons à l'avant 2 pistons à l'arrière Assistance et ABS
Jantes	6J x 16 à l'avant 8J x 16 à l'arrière
Pneus	205/55 zr 16 à l'avant 225/50 zr 16 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 250 x 1 652 x 1 310 mm
Voies Av / Ar	1 380 / 1 374 mm
Empattement	2 272 mm
Réservoir	77 l
Coffre	88 l
Cx	0,32
Poids	1 350 kg
Poids/puiss.	5,40 kg/ch



LES ÉVOLUTIONS DE LA 964

- **Millésime 1990 (août 1989)**
Système hifi à 10 hp
Réglage des phares en hauteur de série
Ordinateur de bord en option
Boîte Tiptronic en option sur la Carrera 2
- **Millésime 1991 (août 1990)**
Double airbag de série à partir d'avril 1991
Extinction temporisée de l'habitacle
Nouvelle commande de basculement des dossiers de sièges
Nouveau système de verrouillage centralisé
Suspension sport en option sur les Carrera 2
Nouveaux rapports de boîte
- **Millésime 1992 (août 1991)**
Jantes style Cup en série à la place des ClubSport
Rétroviseurs extérieurs style Cup
Modification de l'habitacle
- **Millésime 1993 (août 1992)**
Étriers de frein à 4 pistons à l'arrière sur les Carrera 2

L'état du cuir souple ne trahit pas les 205 000 km de cette 964

De nombreuses 964 ont été équipées de jantes "Cup" en 17 pouces de diamètre

Les clignotants orange ont souvent été remplacés par des blancs plus discrets

« LA VALEUR D'UNE 964 PEUT ÊTRE MULTIPLIÉE PAR 4 EN FONCTION DE SON ÉTAT »

nique étant au moins aussi importante que la carrosserie. D'ailleurs, même si elle se voit beaucoup moins, quand un "pépin" arrive, la facture qui suit immanquablement est elle nettement plus salée. C'est là que l'on regrette d'avoir négligé l'entretien préventif ou d'avoir un peu trop retardé les opérations de maintenance. Prenons un exemple tout simple : Pour améliorer le rendement de son moteur et réduire les émissions polluantes, la 964 est équipée d'un double allumage avec deux bougies par cylindre. Ces bougies sont actionnées par deux allumeurs séparés, le premier étant actionné par un arbre entraîné par le vilebrequin tandis que le second est actionné par le premier par l'intermédiaire d'une courroie crantée. Avec le temps et les kilomètres, celle-ci vieillit et peut se rompre. C'est pour cela que Porsche préconise la révision ou le remplacement du double allumeur tous les 8 ans ou tous les 80 000 km. Pourquoi un critère d'âge ou de kilométrage ? Tout simplement parce qu'avec le temps, le caoutchouc de la

courroie s'abîme autant qu'avec les frottements ce qui accroît les risques de rupture dans les mêmes proportions. Or, sur les voitures qui roulent peu, on oublie souvent le critère de temps. Quoi qu'il arrive, l'allumeur d'une 964 qui est aujourd'hui forcément âgée de plus de 22 ans devrait donc avoir au moins été remplacé deux ou trois fois, mais c'est rarement le cas. Vous me direz, si la courroie casse, ce n'est pas grave, la voiture marchera juste un peu moins bien. Hélas non car généralement le doigt du second allumeur s'arrête face à l'alimentation d'un cylindre qui se met alors à recevoir 6 allumages de bougie par cycle de combustion provoquant l'allumage du mélange air/essence de façon totalement anarchique. Cela peut provoquer des retours de flamme dans l'admission ou des surchauffes, le cas le plus fréquent, pouvant aller jusqu'à faire fondre le piston ou la culasse. Et là, vous êtes bon pour vous offrir un moteur ce qui coûte au bas mot 10 fois le prix de l'intervention sur le double allumeur...



IDENTIFIER UNE 964 CARRERA 2

La 964 Carrera 2 a été produite du millésime 1990 (à partir d'août 1989) au millésime 1993 (juillet 1993). Il est impossible de savoir si une 964 est une Carrera 2 ou une Carrera 4 à partir du numéro de série car il n'existe qu'une seule série de 964 Carrera.
1990 : à partir de wpoz96zls400061 (moteur à partir de 62i00501)
1991 : à partir de wpoz96zms400061 (moteur à partir de 62m00501)
1992 : à partir de wpoz96zns400061 (moteur à partir de 62n00501)
1993 : à partir de wpoz96zps400061 (moteur à partir de 62p00501)

Prévoir large

Ceci n'est qu'un exemple des dégâts que peut causer un manque d'entretien, celui-ci se traduisant immanquablement par la réduction de la durée de vie de la mécanique et une augmentation des frais de remise en état. Vous allez me répondre qu'une 911 est fiable et que, contrairement au nettoyage et au polishage, cela coûte cher et c'est difficile à faire soi-même. D'abord, nos enquêtes lecteurs le démontrent régulièrement, le coût d'entretien d'une 911 est très raisonnable puisqu'il ne dépasse pas 1 200 € en moyenne. C'est à la fois peu et beaucoup

chère que celle que vous pourriez acquérir en "raclant les fonds de tiroirs". Vous conservez ainsi une marge de sécurité pour faire face aux imprévus et profiter ainsi de votre 911 l'esprit tranquille. Par exemple, plutôt que de viser une 993 pas chère, donc forcément fatiguée, mieux vaut, pour le même prix s'offrir une très belle 964 au passé, à l'état et au fonctionnement impeccable comme celle-ci. En prime, comme cadeau, elle vous offrira le plaisir des yeux à chaque fois que vous la regarderez, celui des fesses lorsque vous prendrez place à son volant, celui des oreilles lorsque

« AU RETOUR, ON A L'IMPRESSON D'AVOIR CHANGÉ DE VOITURE TANT ELLE VOUS REVIENT TRANSFORMÉE »

d'argent, mais c'est aussi un aspect à prendre en compte avant de s'offrir une auto dont on rêve car le rêve risque vite de tourner au cauchemar si on se retrouve étranglé financièrement... Pour éviter cela, il n'y a qu'une solution : prévoir "large", c'est-à-dire s'offrir une voiture moins

vous démarrerez le moteur et celui de tous les sens lorsque vous prendrez la route à son volant. Peut-on rêver plus beau cadeau au moment où les beaux jours reviennent et où l'on recommence à sortir les voitures de leur garage pour de longues promenades dominicales ? ■

LA COTE RS MAGAZINE DE LA 964 CARRERA 2

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figurent en page 134.

Millésime	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
1990/93	54/66 000 €	49 000 €	22 000 €	13/18 000 €



Le coffre de la 964 peut accueillir un gros sac de voyage et guère davantage...



Sur les 964 équipées de l'OBD, il n'y a pas de totaliseur journalier...